特集

マレーシア 鉄道の旅

日本では珍しくない「鉄道ファン」ですが、マレーシアにも鉄道を愛してやまない人たちがいます。今回は、そんなマレーシアの鉄道ファングループ「Jom Naik Keretapi（マレー語で、鉄道に乗ろう！という意味）」が企画した、**ローカル列車**に乗ってタイの**Hat Yai**へ行く旅に参加してきました。沢木耕太郎が**『深夜特急』**で乗った**マレー鉄道**にも乗り、鉄道での国境越えも体験！　飛行機よりスローで、車より不便だけど、でも、なんだか懐かしい鉄道の旅に、さあ出発！

旅の出発点はクアラルンプール市内にあるバスターミナル「TBS」。ここから深夜バスに乗ってクランタン州北部のタイ国境沿いの町、Rantau Panjangへ翌早朝に着。国境を越えてすぐのタイ国鉄（コラム2参照）の駅、Sungai Kolokから普通列車でHat Yaiの町へ行き、やっとホテルで一泊。翌日、ハニャイから普通列車で国境を越えてマレーシア北端のプルリス州Padang Besarへ。ここでマレー鉄道（コラム1参照。以下KTM）の特急寝台車に乗り換えて翌日早朝にKLへ戻ってくるというのが今回の旅程。1泊4日車中2泊という、無謀だけど乗り物好きにはたまらない企画です。

それにしても、鉄道ファンの旅なのに、なぜ旅の始まりが深夜バス？　もちろんこれには理由があって、半島の東側を走るラインは、2014年にクランタン州を襲った洪水で分断され、一部不通になっているのです。ジャングルのなかを走り抜ける「ジャングルトレイン」とも呼ばれるこのラインは、ディーゼル機関車が活躍していてエンジンの振動や音、汽笛が楽しめ、まだ電化されていないので電柱や電線がない昔ながらの風景が残っていて鉄道ファンに大人気。2016年中には復旧する予定だそうなのでぜひいつか乗ってみたいものです。

集合は夜7時。旅を企画した通称PakCik（パッチッ。マレー語で「おじさん」の意味）に会い、受付。旅程表と、パッチッお手製の列車のイラスト付きのかわいいTシャツをもらいます。参加者は全部で25名。参加資格は特になく、大きな一眼レフカメラを持った筋金入りの鉄道ファンも、電車で旅してみたいという初参加の女性もいたりといろいろ。バスは定刻通り夜10時に、出発！

鉄道ファンおすすめの名所や景勝地をご紹介しましょう！

Hat Yai Junction
このハニャイ駅を起点にタイ南部の東側と西側へ2つの路線がマレーシアへ延びている。

Guillemard Bridge
Tanah Merah（タナメラ）駅の手前にかかる国内最長（600メートル）の鉄道橋。1920年につくられたもの。

Gua Musang
グアムサン駅のすぐ横にそそり立つ岩山。内部には洞窟があるそう。

Butterworth
バターワース駅に隣接するフェリー乗り場からペナンのジョージタウンにアクセスできる。2015年に駅舎が新しくなった。

Kluang
クルアン駅舎内のカフェでローストした豆で淹れるコーヒーが有名。

Kolam Bukit Merah
巨大な人工の湖、ブキッメラ湖を渡るときの眺めは圧巻。E&Oエクスプレスも乗客に眺めを楽しんでもらうために低速に。

Ipoh
英国統治下の時代に建てられたコロニアルスタイルの駅舎が美しい。美食の街としても有名。

※地図内の写真撮影：Nicholas Lim

ハニャイからJBに向かうEkspres Peninsular、21番列車。プルリス州 Kampung Ngulangにて。Photo by Abdul Azis Md Zain

あっけなく国境を越え、鉄道の旅がスタート

まだ暗い夜明け前の6時頃、ランタウパンジャンのバスターミナルに着。ああ、眠い！　パッチッが手配してくれたバイクタクシーでマレーシア側の検問所へ向かいます。いつもなら、なんとなく緊張する国境越えですが、なんと！　バイクの後部座席に乗ったままパスポートを窓口に出し、サササッとあっけなく出国手続き終了。さらにバイクに乗ったまま国境を越えて、タイ入国管理事務所へ着いたところでバイクを降ります。タイ入国手続きを終え、小さな建物を出たら、そこはタイの田舎町！　再度バイクタクシーですぐ近くのスンガイコロッ駅に着くころには日も昇り、かなり明るくなっていました。さあ、やっと鉄道の旅の始まりです！

スンガイコロッ駅から乗った普通列車の3等客車は日本製。1960年代に製造されたものだそうで、冷房はなく、窓が開けられるなんて、なんだか懐かしい！　旅のメンバーでは一番若いシンガポール人のニコラスさんが、いろんなうんちくを教えてくれます。「天井に設置されている電灯と扇風機は、車両が走行する際に発生する回転力で発電して動いているんだよ。当時の日本の技術もすごいけど、きちんとメンテナンスしているタイ国鉄もすごいよね！」。

窓からの風、ゴトゴトと心地よい振動、車窓から見えるのどかな田舎の風景……。シンガポールから参加しているおじさまが言います。「こんなにスローで暑い電車に毎日乗るのは無理だけど、たまに乗るとこどもの頃に戻ったみたいで、日常から離れてのんびりできる。やっぱり電車の旅はいい」。そうか。多分、鉄道の旅の最大の魅力は、この郷愁を誘う懐かしい雰囲気、なんでしょうね。

タイ南部の田舎を抜け、ハニャイへ

今回訪れたタイ深南部は、かつてマレー人王朝のパタニ王国に属した歴史があり、現在でもイスラム教徒が多く、マレー語もかなり通じるエリア。食べ物も、名前は違えどマレーシアとほとんど同じ味。数年前に反政府運動が起こり、テロ事件もあったことから、駅舎はもちろん、列車内にも銃を持った軍人が歩き回っているのにはびっくりしたけれど、怖い雰囲気は皆無……と感じたのは、私やマレーシア人たちが平和

1 出国手続きはバイクに乗ったまま、ドライブスルーで完了。
2 車掌さんが切符をパチン、なんて久しぶり！
3 のどかに見える駅には兵士の姿も。
4 タイで初めて乗った列車。先頭のディーゼル機関車は1980年代製造のフランス製。
5 1960年代製造の日本製の旅客車両。天井の電気、扇風機は健在。

Photo by Hassin Hussin

コラム 1　マレー鉄道（KTM）の歴史

英国統治時代の1885年、ペラ州タイピンで採掘された錫（すず）を運ぶため、タイピン—Port Weld（現 Kuala Sepetang）の港を結ぶ13kmの路線が敷かれたのがマレー半島における最初の鉄道。翌年にはクアラルンプール—ポートクランの路線も開通。1901年、州単位で運営されていた路線がマラヤ連邦鉄道（Federated Malay States Railways、FMSR）として統合され、1913年にはパダンブサールとシンガポールを結ぶ西側ラインが、1930年には、ヌグリスンビラン州 Gemas（グマス）とクランタン州 Tumpat（トゥンパッ）を結ぶ東側ラインも完成し、全長2,000キロが線路で結ばれた。第二次大戦中、日本軍によって線路が撤去されたこともある。1992年、マレー鉄道の運営会社としてマレーシア政府によってKTMB（Keretapi Tanah Melayu Berhad、マレーシア鉄道公社）が設立された。数年前まで、長距離列車はディーゼル機関車が主流だったが、電化が進み、電動のETSに置き換わりつつある。

※一般的に、KTMBは会社名、KTMは鉄道名として使われる。

鉄道ファンからアドバイス

ディーゼル機関車によるKTMインターシティーのサービスは、時間はかかるものの寝台車があったりと鉄道ならではの楽しみが味わえます。ただ、設備が老朽化しており、将来的には長距離サービスは近代的なETSのみになる見通し。鉄道の醍醐味を味わいたいなら、今のうちにインターシティに乗っておこう。特に、まもなく再開される予定の東側のジャングルを通るラインがおすすめ。

バックパッカーのバイブル『深夜特急』

本作内で沢木耕太郎は、ハニャイ→パダンブサール→バターワース（ペナン）→クアラルンプールと、マレー鉄道でマレー半島を南下する。パダンブサールでの越境について「これが陸路で国境を越える初めての経験だったが、どうといって劇的なところのない平凡さに拍子抜けしてしまった」と書いているが、まったく同感！

コラム 2　タイ国有鉄道（State Railway of Thailand、SRT）

ラーマ5世が1891年に発表した鉄道計画を元に建設が始められた国有鉄道。全長4,041kmと東南アジア最大規模。国際列車は、バンコク—バターワース駅の特急（35、36番）のほか、隣国ラオスの首都ビエンチャンを終点とする普通列車がSRTの運営で走っている。

※ JBセントラル駅 — ハニャイ駅の国際特急（20、21番）はKTMが運営。

車体に仏教のお守りがついている。

ボケしているからなのかな？

一時間ほどで乗り換えをするYala（ヤラ）駅に到着。ヤラの町はそこそこ大きく、駅のプラットホームは果物やスナック、冷たいドリンクを売る人があちこちにいて、列車が到着すると、物売りがワワッと窓の下に近寄って行きます。列車の窓から食べ物を買えるなんて、近代都市のＫＬより便利じゃない?! それにしても、いつでも、だれでも線路を歩いて渡れる、このの〜んびりした雰囲気！ いいなあ。

ヤラ駅からハニャイへも、同じような普通列車でのんびりと。車内を周る物売りもいて、フルーツや茹でた落花生が飛び交う車内は、まるで修学旅行みたい。2時間ほどでハニャイ着。駅に近いホテルにチェックインしたのは午後2時頃。やっと休めます。

タイ南部で最大の町であるハニャイは、マレー語がそこそこ通じるうえ物価が安いので、週末の旅先としてマレーシア人に大人気。タイ式マッサージで体をほぐしたり、水上マーケットを観光したり、大規模なナイトマーケットをぶらつくのも楽しい。駅から近い町の中心部にも市場や商店街があり、衣料品やコスメ、乾物などがマレーシア人に人気だそう。タイ産ビールも安い！

翌朝は6時起床。「イースタン&オリエンタルエクスプレスの撮影に行く」というニコラスさんに同行させてもらうのです。月に数回しか運行しない豪華列車にお目にかかれるなんて、運がいい！ しかも、遅れることが多いらしいのですが、今回は早めに着いたようで、ハニャイ駅で停車中のところを約30分ほどゆっくり撮影できました。

ＫＬへ帰る旅はマレー鉄道の寝台車で

鉄道への愛は国境を越える。旅のメンバーの数人はタイの鉄道ファンとの交流があり、ハニャイからマレーシアへ戻る旅には、友達のタイ人の鉄道ファンも2人参加。ちなみにシンガポール人のニコラスさんは、タイ、インドネシア、日本にも鉄道仲間がいるんだそう。すごい！

ハニャイから乗った車両は韓国製の1等車両。シートはフカフカで冷房付き。窓はもちろん開きません。1時間ほどで、マレーシア—タイ国境の町、パダンブサールに到着。ここは不思議な町で、タイとマレーシア、両方にパダンブサール駅があり、マレーシア側のパダンブサール駅にある小さな建物が駅舎兼両国の検問所になっていて、ここで出入国手続きができます。1階の検問所で手続きを終えたら、2階の待合室で休むもよし、歩いて15分ほどの大きなマーケットで買い物するもよし。出入国手続きさえすめば、駅構内に国境線がひかれているわけでもなく、自由に歩きまわれるなんて、なんとも不思議な感覚です。

駅が夕闇に沈み始めた午後7時半、定刻からちょっと遅れてＫＴＭの特急列車「Ekspres Peninsular」21番列車が出発！寝台車の二段ベッドに荷物を置いたら、下のベッドにみんなが集まって来ておしゃべりに花が咲きます。お腹が減ったら、食堂車に移ってミーゴレンにテ・タレの夕ご飯を食べながらまたおしゃべり。就寝したのは10時過ぎ。ちょっと冷房が寒いけど、ゴットン、ゴットンという振動は意外に心地よく、眠りに落ちていきます……。

翌朝4時過ぎにＫＬセントラル駅に到着。終着駅はＪＢセントラルなので、車掌さんがリストを確認しながら乗り過ごす人がいないように見回って起こしてくれます。カジャンに住むパッチッなど、まだ先の駅まで行く人も、起き出してきてくれてお別れのあいさつ。みんな、また次の鉄道の旅で会いましょう！

1 列車が近付くと、みんな一斉に撮影モードに！
2 列車内ではフルーツやスナックが売られている。
3 駅には物売りが待機している。

4 ハニャイの町は、買い物天国！　日中は市内のマーケット、夕方以降はナイトバザールがオープン。
5 まるで高級レストランのようなE&Oエクスプレスの食堂車。

6 KLセントラル経由でJBセントラルまで南下する「Ekspres Peninsular」。先頭のディーゼル機関車は1980年代製造の英国製。
7 週末になるとマレーシア各地から買い物客が集まるパダンブサールの市場。
8 食堂車にはミーゴレンやバーガーなどがあり、3～6リンギ程度。
9 寝台車のベッドは清潔でなかなか快適だが、ちょっと寒い。

海外で活躍する日本の列車

マレーシア KTM

◆ DD51形ディーゼル機関車（日本の国鉄製造）
建設資材運搬用として活躍中

◆ クラス23ディーゼル機関車（日立製作所）
KTMインターシティ

◆ クラス24ディーゼル機関車（東芝、川崎重工業）

◆ブルートレイン（JRより譲渡）
マラヤンタイガートレインとして2012年から運行していたが、現在トゥンパッにて修理中。運転再開時期は不明。

ブルートレインがクラン港に到着！先っぽをオレンジ色にペイントされて、デビュー！

タイ SRT

◆ ブルートレインあさかぜ
バンコク—チェンマイを結ぶ特急ではJR西日本でかつて使用されていたブルートレインが走っていて、日本人の鉄道ファンに人気。

JRの列車は編成の一部なので、チケット購入時に「JR」と伝えよう。

インドネシア KRLジャボタベック

「KRLジャボタベック」の愛称で親しまれているジャカルタ首都圏の鉄道網には、JR東日本や東京メトロの車両が多く走っている。

◆ JR205系（旧南武線）

日本の保育園児から贈られた塗り絵。「かいがいでも、がんばってね！」

車内はまるで日本！

プラットホームが低い駅では乗り降りにステップが必須。停車位置がずれると大変！

※上記コラムのクレジットの記載がない写真の撮影：Nicholas Lim

鉄道ファンに聞きました！ **だから鉄道が好き！**

Malayan Railway Fan Club（以下、MRFC）メンバーで創立者の1人
Faizal Faridさん
「目をつぶっていても、エンジン音や煙の臭い、汽笛でどの機関車（通称:ロコ）か分かる」

MRFCメンバーで現役のKTMコミューターの運転士
Sulhanさん
「こどもの頃、線路の近くに住んでいて電車が好きになった。今の運転士の仕事は楽しい！」

Nicholas Limさん
「産まれたときから鉄道が好きで、プラレールのコレクションは2部屋分。

MRFCメンバーで、元 KTMの超ベテラン運転士
Yaacobさん
「24車両がつながった長い列車がカーブするときに振り返ってみるのが好きだった」

Jom Naik Keretapi（以下、JNK）創立者
パッチッこと Hassin Hussinさん
「昔ながらの窓が開けられる列車が好き。鉄道の写真も撮るし、イラストも描く」

Kelvinさん
「見て、音を聞いて、触って…電車のすべてが好き。」

Terima Kasih !
取材協力ありがとうございました！

Malayan Railway Fan Club
2004年設立のKTMのファンクラブだが、KTMに属する組織ではない。2014年に政府に正式に登録した。KTM職員のメンバーもおり、KTM主催のワークショップなどに招待されて、普通は入れない運転室などを見学できることもある。
www.malayanrailwayfc.org

Jom Naik Keretapi
パッチッことHassin Hussinさんが2012年に立ち上げた鉄道旅行を企画するグループ。旅の頻度は年に5～6回。誰でも参加可能。
FB: JOM NAIK KERETAPI

Nicholas Limさん
シンガポール、マレーシアの鉄道情報を網羅したウェブサイト「RAILTRAVEL STATION」を個人で運営。ウェブで公開している自作の時刻表はKTM発行のものより分かりやすい。
http://railtravelstation.com

鉄道で出かけよう！

クアラルンプール近郊

◆ **LRT**：クラナジャヤ・ラインとアンパン・ラインがあるが、日本人や観光客にはKLCC駅（ツインタワー）やパサースニ駅（チャイナタウン）があるクラナジャヤ・ラインが便利。
◆ **モノレール**：KLセントラル駅からブキビンタンなど繁華街に行くのに便利。
◆ **KTMコミューター**：ミッドバレーやバトゥケイブに行くのに便利。
◆ **KLIAエクスプレス / KLIAトランジット**：KLセントラル駅からKLIAまで最短33分で着く。

※すべて、ICカードの「Touch 'n Go」で乗車可能

長距離列車

◆ **KTMインターシティ**：市間を結ぶ長距離列車。JBセントラルとハニャイ（タイ）を結ぶ西側（North & South）ライン、JBセントラルとトゥンパットを結ぶ東側（East & South）ラインがある。
※ East & Southラインは復旧工事中につき、一部バス輸送となる。
◆ **ETS（Electric Train Service）**：KTMの新しいサービス。電化されているGemas（グマス）—パダンブサール間を結ぶ高速電車。

KTM長距離列車のチケットの購入方法

運行1ヵ月前から売り出され、連休時などはすぐに売り切れるので事前購入がおすすめ。KLセントラル駅、イポーやバターワースなど主要なKTMの駅で購入できるほか、オンラインや専用アプリからも入手可能。

KTM公式サイト：
https://intranet.ktmb.com.my/e-ticket/

KTMアプリ：
KTMB-MobTicket（アンドロイドのみ）

KTMアプリ

◆タイ—マレーシア間の国際列車◆
上下線合わせて1日4本運行。JBセントラル—ハニャイ（列車番号20＆21）、バターワース—バンコク（列車番号35＆36）だ。バンコク発の35番以外はKTMの窓口で運行の30日前から購入できる。35番列車はマレーシア国内ではパダンブサール駅でのみ60日前から購入可能。